



Po okresie niełaski dla rowerów, w którym „maluch” dla każdego miał je między innymi zastąpić, jako powszechnie dostępny środek transportu, zaczęliśmy odgrzebywać stare, zarosnięte i zasypane ziemią, asfaltowe ścieżki rowerowe. Okazało się jednak, że nie tworzą logicznej sieci dróg rowerowych, a pieniędzy na ich inwestycje nie ma. Jak w takiej sytuacji stworzyć warunki drogowe zachęcające do jazdy rowerem? Tak powstał pomysł na organizowanie sieci szlaków rowerowych, na które mogą składać się odcinki o różnych rozwiązaniach i różnych poziomach standardów technicznych.

II. Nie tylko drogi dla rowerów

Tam gdzie doraźnie można było wydzielić przestrzeń dedykowaną dla ruchu rowerowego tylko za pomocą pędzla i farby, celowe były takie rozwiązania do czasu, kiedy możliwa będzie przebudowa lub co najmniej remont nawierzchni takiego ciągu pieszo-rowerowego. A przecież szlaki mogą równie dobrze przebiegać po jezdniach lokalnych uliczek, wówczas jeszcze niekoniecznie w strefach oficjalnie uspokojonego ruchu kołowego, ale na pewno uspokojonego w rzeczywistości, ze względu na gęstość skrzyżowań i parkujące pojazdy.

W ten sposób jako oczywiste, przyjmowaliśmy w drugiej połowie lat 90. ubiegłego wieku rozwiązania, które znacznie później (już pod koniec pierwszej dekady XXI w.) tak ładnie odkrył Marcin Hyła w swoim artykule zamieszczonym na stronie Zielonego Mazowsza.

W ten sposób powstał, z udziałem środków finansowych PHARE, Kampinoski Szlak Rowerowy (KSR) – pierwszy w Polsce szlak rowerowy w parku narodowym. Co prawda z resztówki środków finansowych, jakie pozostały do wykorzystania w tym temacie, mogliśmy tylko wykonać oznakowanie szlaku na drzewach i różnego

rodzaju słupach, ale pierwszy krok został zrobiony. Co prawda postulat doziarnienia przynajmniej piaszczystych odcinków szlaku w najbliższej przyszłości nie został nigdy spełniony, a wykonana dokumentacja okazała się wkładem własnym beneficjenta, czyli Towarzystwa Przyjaciół Kampinoskiego Parku Narodowego, jednak pierwszy krok został zrobiony. Nie dość tego, mieliśmy świadomość jego niedoskonałości i popełnionych błędów.

Rowerowy Szlak Wisły (RSW) realizowany był już przy wykorzystaniu doświadczeń (tych dobrych i złych), uzyskanych przy realizacji KSR. Patrząc na to z perspektywy minionych lat, trzeba przyznać, że była to realizacja najważniejsza dla promocji ruchu rowerowego w Warszawie. Ciągłe jest to szlak o największym natężeniu ruchu rowerowego na terenie stolicy. Ta ponad 20-kilometrowa trasa łącząca KSR na północy z Powsinem i Lasem Kabackim na południu, przesądziła o dynamicznym wzroście ruchu rowerowego i realizacji pozostałych szlaków rowerowych na terenie Warszawy. Wydaje się, że wprowadzenie w ten korytarz Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego (NSR), stanowiącego część programu „Pedałuj i wiosłuj”, pozwoli na dalsze uporządkowanie RSW.

Z kolei Bemowski Szlak Rowerowy (BSR), pierwszy zrealizowany jako lokalny szlak gminny, uświadomił konieczność koordynacji szlaków, co wymagało jednak przyjęcia zasady, że nad spójnością szlaków i ich cechami identyfikacyjnymi, powinna czuwać jedna komórka, w sposób naturalny zostało to w PTTK. W efekcie BSR i tak został podłączony do KSR, na granicy ówczesnej gminy Warszawa Bemowo. Był to pierwszy w Warszawie szlak, na którym zastosowano rozwiązania uspokojenia ruchu kołowego, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Na tym szlaku powstał pierwszy przejazd rowerowy przez jezdnię ul. Obrońców Tobruku, przeprowadzony na progu płytowym połączonym bezpośrednio (bez żadnych zakłębnień), z poziomem drogi dla rowerów wzdłuż ulicy, a także pierwsze krzyżowanie o całej powierzchni wyniesionej, w miejscu włączenia szlaku rowerowego układ ulic lokalnych o uspokojonym ruchu kołowym.

W 2000 r. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie zaprojektował i zrealizował sieć szlaków rowerowych o łącznej długości 105 km. Są to szlaki: „Wisły”, „Słoneczny” i „Bitew Warszawskich”, umożliwiające przeprowadzenie przez Warszawę i połączenie ze sobą wszystkich krajowych szlaków rowerowych wyznaczonych w tym regionie. Sieć ta została zarejestrowana w krajowym rejestrze szlaków rowerowych prowadzonym przez Zarząd Główny PTTK, a ZDM w Warszawie otrzymał odpowiedni certyfikat. Inżynier Ruchu m.st. Warszawy, zatwierdzając projekty organizacji ruchu dla rozwiązań rowerowych, wymaga dodatkowego uzgodnienia z odpowiednią komórką PTTK, zajmującą się znakowaniem szlaków turystycznych.

III. Miejsce rowerzysty w systemie transportowym

Nie ma wątpliwości co do tego, że rower jest pojazdem i jest też środkiem transportu, który może odgrywać istotną rolę w systemie transportowym miast różnej wielkości (także dużych). Jednak nie wywalczy się tego stawiając od początku bardzo wysokie wymagania techniczne dla wdrażanych rozwiązań, zaniedbując

równocześnie pewne szczegóły, które są niezwykle istotne dla bezpieczeństwa i wygody ruchu rowerowego z innych uczestników ruchu drogowego. Oprócz tego nie wystarczy „wygrać” z ruchem pieszym, żeby ruch rowerowy miał zapewnione atrakcyjne warunki. Wręcz przeciwnie – to poszanowanie potrzeb ruchu pieszego, przy wprowadzaniu rozwiązań dla ruchu rowerowego, prowadzi do rozwiązań bezpiecznych i atrakcyjnych.

Istotne jest przestrzeganie skrajni, ustalonej dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Przy czym skrajnie ruchu pojazdów mają odpowiednie bufory bezpieczeństwa, których naruszenie do pewnych granic, można odpowiednio oznakować. Natomiast skrajnia ruchu pieszego nie ma takiego buforu, co powoduje odpowiednie skutki w wypadku jej naruszenia, zwłaszcza jeżeli jest to naruszenie dynamiczne, czyli przez pojazd w ruchu.

Odrębną sprawą jest lokalizacja przeszkód w bezpiecznej odległości od krawędzi drogi dla ruchu kołowego, w zależności od klasy i przeznaczenia tej drogi (dla ruchu mieszanego, czyli także samochodowego, który ma najwyższe wymagania, czy też tylko dla ruchu rowerowego).

Kim jest rowerzysta? Odpowiedź na to pytanie była przedmiotem gorących dyskusji pomiędzy Augustynem Dobieckim, Zygmuntem Uzdalewiczem i Markiem Wierzchowskim. Efekt dyskusji to właśnie ich wspólny pogląd zawarty w pierwszej części materiału. Opisanie każdego z pozostałych problemów przydzielone zostało odrębnie poszczególnym osobom, chociaż materiały źródłowe pochodzą ze zbiorów wszystkich współautorów. Zawarte w kolejnych rozdziałach opisy w skróty sposób akcentują tematy, jakie podczas seminarium KLIR – Kielce/Szklana Góra – czerwiec 2012 – szczegółowo omówił Zygmunt Uzdalewicz wspierając się prezentacją, jaką poniżej załączyliśmy zapraszając do zapoznania się z zawartymi w niej zagadnieniami. Po seminarium prezentacja ta udostępniona została na stronie internetowej Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu: www.klir.pl

W załączonej poniżej prezentacji przedstawiono podstawowe zasady ochrony bezpiecznej przestrzeni ruchu rowerowego, przy równoczesnym poszanowaniu bezpiecznej przestrzeni ruchu pieszego. Omówiono zasady ochrony bezpiecznej przestrzeni dla ruchu rowerowego, przed niepożądaną ingerencją ruchu samochodowego. Omówiono też zalety i wady różnych form organizacji ruchu przeznaczonych dla ruchu rowerowego oraz optymalne warunki stosowania poszczególnych form, zgodnie z obowiązującymi przepisami o ruchu drogowym i przepisami techniczno-budowlanymi. W prezentacji przedstawiono też wybrane rozwiązania, ze szczególnym zwróceniem uwagi na dobre i złe cechy prezentowanych przykładów.

[KLIR 06.2012](#)